

**Editorial**

O ABPF Boletim já está em sua segunda edição. Recebemos e-mails contendo sugestões interessantes. Faço novamente o convite a todos os colegas que desejarem enviar sugestões, matérias, fotografias históricas ou sobre material da ABPF, dentre outras, que as enviem para o e-mail: [lsp\\_efb@uol.com.br](mailto:lsp_efb@uol.com.br), que prontamente incorporaremos as contribuições na próxima edição do ABPF Boletim.

*Redação do ABPF Boletim*

**149 Anos de Ferrovia no Brasil**

Em 26 de abril, sábado, houve a festividade de comemoração dos 149 anos de ferrovia no Brasil em São Lourenço-MG. O evento contou com a participação de prefeitos da região, em especial o prefeito de São Lourenço, bem como do Exmo. Sr. Ministro dos Transportes Anderson Adauto. Foi uma festa muito bonita, em que também se re-inaugurou a Pacific nº. 327 da EF Leopoldina. Aguardem mais na edição de Maio.



Trem especial do evento rebocado pelo locomotiva 327 ex EF Leopoldina em São Lourenço – MG, 26/04/2003 . Foto: David Zaidan Neto (ABPF/RJ)

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contactar a redação: [lsp\\_efb@uol.com.br](mailto:lsp_efb@uol.com.br). Diagramação: Lourenço S. Paz  
Conselho Editorial: Sérgio Romano, Hélio Gazetta Filho e Lourenço S. Paz

Para contactar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente por carta: Caixa Postal 86 Cep: 13001-970 – Campinas–SP. Por telefone (19) 3207-3637 e fax (19) 3207-4290, ou ainda por email: [abpfcps@terra.com.br](mailto:abpfcps@terra.com.br) e [abpf@abpf.org.br](mailto:abpf@abpf.org.br).

<b>Notícias das Regionais da ABPF</b>
---------------------------------------

Em **São Paulo**, a regional recebeu quatro carros de aço carbono de bitola larga (1,60m) que já se encontram no pátio do Memorial do Imigrante. São três carros de Primeira Classe e um de Segunda Classe.

Os carros foram fabricados pela Pullman Standard Manufacturing Company, nos Estados Unidos em 1952, para compor o trem de luxo "R" (Rápido) da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF). Este trem circulava entre São Paulo e Barretos e São Paulo e Marília. Cada carro pesava aproximadamente 58 toneladas e tinham 26 metros de comprimento. Eles eram equipados com itens de conforto e luxo que revolucionaram o transporte de passageiros no Estado de São Paulo. Um bom exemplo era o equipamento de ar-condicionado que equipava os carros Restaurante e Pullman, e a Sala de Senhoras (vestíbulo) junto ao banheiro feminino nos carros de Primeira Classe. *(por Rodrigo Cunha – ABPF/VFCJ)*

A Regional de **Campinas** (VFCJ), recebeu em Carlos Gomes nestas últimas semanas quatro rodeiros para tênder que receberam rodas novas. Essas oito rodas, tipo CD-29, de aço fundido, foram doadas pela Maxion de Cruzeiro-SP, empresa que tem nos ajudado com vários tipos de material (engates para locomotivas e vigas tipo "U" para sustentar coberturas). A troca de rodas foi feita na fábrica deles, tendo a ABPF bancado apenas o transporte do material. Os rodeiros foram montados num par de truques para tênder tipo "RMV" e serão usados no tênder da locomotiva Mikado 505 (Schwartzkopf, RMV, 1927) que deverá sair da reformada em breve. Esta melhoria contribuirá em muito para melhorar a segurança dos trens da VFCJ.

O ano de 2002 terminou com a reforma completa do carro CA-23 da EF Noroeste do Brasil, que teve as vigas laterais de madeira, toda a lateral e todo o piso trocado. Este último teve o piso trocado de compensado com Paviflex (conforme todos os NOB recebidos da RFFSA) para tábuas de ipê encerado, não recebendo revestimento por cima. Isto foi feito devido ao aspecto mais antigo proporcionado pela madeira "pura". O CA-23 será o carro teste desse tipo de piso. Se aprovado, os próximos carros que forem reformados e que tiverem o piso trocado também poderão ser feitos dessa forma.

Ainda em 2002, foi reformado e liberado o carro EFNOB CA-37, que teve laterais e colunas das plataformas trocadas. O carro EFNOB CA-35 também sofreu troca parcial da viga lateral de madeira, além de troca de baterias e recuperação da estrutura do truque. Encontra-se agora em reforma, e também está tendo as vigas parcialmente trocadas o EFNOB CA-36.

Apresentaremos a seguir o Programa de Reforma dos Carros e Locomotivas da VFCJ para o Ano de 2003.

- Pintura e pequenos reparos nos carros VFRGS CA-45 e EFNOB CA-29, além da reforma completa do EFNOB CA-26, EFNOB CB-25 e EFNOB CB-30. Todos os

---

**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

---

NOB reformados passarão a ter os vidros das portas de entrada jateados com o emblema da ferrovia de origem, como eram originalmente, além de placa de destino do carro instalada com nome de cidades por onde passava a EFNOB.

- Iniciou-se no mês de março a reforma do belo carro EF Leopoldina CL-2, Administração. O carro do Imperador, CMEF CL-1 Inspeção, terá a reforma concluída.

Na Secção de Locomotivas, teremos o término da reforma da locomotiva Mikado RMV 505. Ela já está com a pintura concluída, aguardando apenas a usinagem de um novo aro para o rodeiro do guia dianteiro, o qual descobriu-se estar com problemas de fundição, a exemplo do que ocorreu com um dos aros do rodeiro do conjunto suportador traseiro. Ela sofrerá também uma revisão do sistema elétrico, que foi o primeiro a ser reconstruído em 2000, usando sistema de eletro-duto de aço flexível revestido em PVC. Este agora é o padrão para todas as locomotivas da VFCJ.

Ainda no decorrer de 2003 as locomotivas CPEF 604, RMV 215 e RMV 338 sofrerão uma nova pintura completa e reparações. A 215 receberá uma nova cabine e um novo revestimento de caldeira. *(por Rodrigo Cunha - ABPF/VFCJ).*

A regional do **Paraná** possui uma página na internet muito interessante, o endereço é: [www.abpfpr.com.br](http://www.abpfpr.com.br).

No **Rio de Janeiro**, a regional continua realizando encontros aos sábados à partir das 14hs, na Cabine 3 do Engenho Novo, localizada à praça do Engenho Novo s/n, junto à estação Engenho Novo.

A Regional conta com uma boa biblioteca que possui um grande acervo para pesquisa sobre o passado e o presente das ferrovias brasileiras e de outros países. Atualmente, a Regional encontra-se engajada na construção do 1º Museu de Sinalização Ferroviária do Rio de Janeiro e de uma Maquete Ferroviária. Regularmente há exibição de filmes ferroviários, bem como a realização de passeios e expedições fotográficas.

A Regional do Rio de Janeiro, como aconteceu na Festa dos 25 anos da ABPF em Campinas, mais uma vez compareceu em massa, somente sob a coordenação da Regional tivemos 67 pessoas (um ônibus de 46 lugares, completamente lotado), mais um grupo que, não conseguindo lugar no ônibus, foi de carro. Por isso, nos próximos passeios se inscreva rapidamente para não ficar de fora. Para maiores informações sobre a Regional, fale com David Zaidan no e-mail: [dzn02@terra.com.br](mailto:dzn02@terra.com.br). *(por David Zaidan e Lourenço Paz ABPF/RJ)*

---

**Artigo: As Locomotivas Whitcomb da EF Sorocabana**

---

Transportadas pelo vapor Mormacisle, atracado junto armazém 23 da Cia. Docas, foram desembarcadas em Santos, no dia 24 de outubro de 1948, cinco locomotivas diesel-elétricas, de um lote de quinze, vindas dos Estados Unidos por encomenda da EF Sorocabana.



**Informativo Eletrônico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária**

Para assistir ao desembarque, estavam no cais além do Sr. Luís Felipe Paiva Meira, diretor da EFS, os Srs. Engenheiros Acrísio Pais Cruz, Luís Orsini de Castro, Rui da Costa Rodrigues, Durval Muylaert e Mário Cabral Junior, conselheiros da administração da EFS; Raul Cavalcanti, subdiretor de Operações, Newton Uzeda Moreira, superintendente da 2ª Divisão, Luís Domingues Sobrinho, chefe da Mecânica e Tração, Edgard Werneck, assistente do subdiretor de Operações, Urbano Pádua de Araújo, chefe do Serviço Rodoviário, Glauco Vidigal, chefe da Tração da 2ª Divisão, Luís Bandeira de Melo, chefe do Departamento Comercial, dentre outros. Esse material foi adquirido pelo Governador Ademar de Barros, fazendo parte de um grande plano de re-aparelhamento da EF Sorocabana.

**Características das Locomotivas:**

- Fabricante: The Whitcomb Locomotive Company, uma empresa da The Baldwin Locomotive Works.
- Potência: 1.300 HP distribuídos em 2 motores Sterling, modelo Viking 8, 1.200 rpm.
- Peso Total: 94 toneladas.
- Peso por eixo motor: 18,144 toneladas.
- Peso por eixo livre: 10,714 toneladas.

A locomotiva repousa sobre dois truques de três eixos cada. Porém somente os dois eixos externos de cada truque são motorizados, ao passo que o eixo interno é livre. A inclusão do eixo livre destina-se a diminuir o peso por eixo da locomotiva. Na Estrada de Ferro Sorocabana, essas locomotivas receberam numeração da série 3.300. Infelizmente não restou nenhum exemplar preservado. Bibliografia: Revista Observador Econômico, Novembro de 1948

Foto 1: Locomotivas Whitcomb recém desembarcadas no Porto de Santos-SP.  
Créditos de todas as fotos deste artigo: Revista Observador Econômico



Foto 2: Locomotiva Whitcomb, recém desembarcada, ostentando bandeira da Baldwin.



### Sessão de Fotos



**Locomotiva 50 na Usina Santo Amaro, no fim dos anos 80, ao lado do rival.  
Quem será que ganhou ? (por José L. Valle Fróes ABPF/Nacional)**